

2014年4月18日
航安 第48-6号

国土交通省東京航空局
局長 戸田 和彦 殿

航空安全推進連絡会議
議長 米原 潤
連絡先：東京都大田区羽田5-11-4
航空安全推進連絡会議事務局
TEL (03) 3742-9359
FAX (03) 5705-3264
hq@jfas-sky.jp

民間航空の安全確保に関する要請書 (2014年版)

私たち航空安全推進連絡会議（略称：航空安全会議）は、民間航空の安全を最大の課題に、運航乗務員、客室乗務員、航空機整備士、航空管制官、気象予報官、グラウンドハンドリングなど、日本の民間航空のあらゆる分野に働く官・民の航空労働者48組合、約13000名で組織され、過去47年間にわたり、民間航空の安全確保を最大の課題に活動している団体です。

貴職の担当される空港におきましては、これまで数々の改善が重ねられ、安全性の向上が図られていると私たちは十分理解しております。

しかしながら、本年3月に発生しましたマレーシア航空370便の事例など、原因の定かでない安全上の問題が新たに発生しており、速やかな対応が必要となっています。

また、昨年発生しましたボーイング787型機のバッテリー問題に関しては、依然として不具合の解明が進んでおらず、現場乗員からも不安の声が出されております。

日々現場の労働者から我々に寄せられる安全運航への願いを込めた当要請に目を通して頂き、ご検討並びにご回答いただきますようお願いを申し上げます。

あわせまして、地方管理空港などへの指導及び監督についても、適切に対応して頂きますようお願い申し上げます。

以上

M01 空港

M01-1 新千歳空港

M01-1-(1) RWY19L への ILS の設置

M01-2 札幌飛行場/丘珠空港

M01-2-(1) 共用空港における民間側の要請に対し、昨年 1 年間の具体的な対応策を明らかにすること。

M01-2-(2) ALS の設置について
夜間及び低視程下での視認性向上のため。

M01-2-(3) 滑走路の延長

M01-3 庄内空港

M01-3-(1) 滑走路の延長もしくは EMAS の設置
気流も悪く、冬期の運航環境も厳しい。EMAS(Engineered Materials Arresting System)の設置も含め、安全向上の方策を講じること。

M01-4 東京国際空港

M01-4-(1) 誘導路名称について

M01-4-(1)-① TWY に関わる B の呼称方法について
「ブランチ」という呼称を廃止すること。

M01-4-(1)-② 誘導路名称の変更
D01-4-(1)に呼応して、IFALPA Policy(※末尾添付資料参照)に基づいた誘導路名称の変更を行うこと。

IFALPA(国際定期航空操縦士協会連合会)
世界 100 カ国以上、100,000 名以上のパイロットが加盟している ICAO の恒久オブザーバー。パイロットの声を ICAO Annex に反映させる唯一の団体。

M01-4-(2) TWY A8 から TWY A への直接進入を可能とする為の改良

M01-4-(3) TWY D5 離脱後の誘導路整備
現在、TWY D5 から TWY E へ進入する場合、管制指示と減速、旋回という操作が重なっており、不安全な状態となっている。効率的な運用が出来るように TWY D5 から TWY E へ直接進入出来る誘導路を整備すること。

M01-4-(4) LDA APP に伴う 滑走路誤進入防止対策

ICAO Annex がないパラレル式での大きな Offset 角を有する LDA APP が設定運用されているが、運用前より指摘していた滑走路誤進入を誘発するレイアウトとなっており、実際に頻発している。

以下に示す具体的な滑走路誤進入防止対策を示すこと。

M01-4-(4)-① 現行の LDA APP に変わる APP 方式の設定。

M01-4-(4)-② 灯火の基準を見直した上で RWY22 の視認性向上。

M01-4-(4)-③ AIP のみならず、パイロットが運航時に使用するマニュアル類への注意喚起の記載。

M01-4-(5) 空港施設による風環境への対応

M01-4-(5)-① 国際線ターミナルビル(TIAT)による乱気流の影響への対策

M01-4-(5)-② RWY34L 東側の格納庫による乱気流の影響

RWY34L 使用時に、北東風が卓越している気象状態で着陸前の乱気流が数多く報告されている。乱気流発生メカニズムをシミュレーション解析し、内外の航空会社に情報公開すること。

また乱気流発生を抑制するために格納庫の形状に関する研究、及び移設の検討を航空会社と協力して実施すること。

M01-4-(5)-③ RWY34R 到着機の後方乱気流の RWY05 出発機に対する影響について

RWY05 からの離陸滑走時、RWY34R 着陸機の後方乱気流によると思われる不具合事象が多数報告されている。

RWY34R の滑走路延長に伴い、RWY05 離陸機に対する後方乱気流の影響が拡大することが懸念される。発生メカニズムをシミュレーション解析し、その結果を内外の航空会社に情報公開すること。

M02 空港全般

M02-1 パイロットと救難・救急隊員が直接交信出来る体制の確立

2010 年 11 月にシンガポールで発生したカンタス航空 A380 型機の緊急着陸事例を始めとする数多くの海外事例で、パイロットと救難・救急隊が直接交信することで事態の早期把握と迅速な対応が図られたことを参考に、日本において同様の体制を確立すること。

同体制の必要性の見解ならびに検討の有無について明らかにすること。

M02-2 救難救急対策の強化

海上空港の特性を考慮した事故対策においては、現有の連絡体制のみでは不十分なため、以下の空港において空港管理者が独自の救助用船舶を所有し、それを使用した訓練を実施すること(参考:香港国際空港)。

東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港

M02-3 Runway Safety Teams の設置

ICAO Doc 9870「Manual on the Prevention of Runway Incursions」に明示されている通り、空港における安全対策向上のため、日本において Runway Safety Teams を導入すること。なお、以下の空港において早急に設置することが望ましいと考える。

新千歳空港、東京国際空港、成田国際空港、大阪国際空港、関西国際空港、福岡空港、那覇空港

Runway Safety Team の設置は効果的な飛行場環境の改善に寄与するものとする。その必要性の見解ならびに設置検討の是非について明らかにすること。

M02-4 RWY Condition の観測について

近年、冬期において複数回のオーバーラン事象が発生した RWY Condition の測定は、天候の変化に合わせて適宜観測を行い、交通流および量を理由にすることなく、空港管理者側が主体となって速やかに通報する体制を整備すること。

現状では天候の回復・悪化にも関わらず現況と異なる通報が長時間継続されることが多い。

運航者からの PIREP が目安の一環として使用されているが、PIREP が主観的なものである以上、RWY Condition の測定については数値観測を基本とすること。

M02-5 Spot 番号路面標識の統一

空港によって Spot 番号路面標識のフォーマットが異なっており、改善が見られる一方で改善後も不十分なものがある。

東京国際空港国際線ターミナルに描かれている黒地に黄文字、そして大きさを含めた Spot 番号路面標識が最適と考える。B737/A320 以上が就航する Spot ではこのフォーマットを全国統一とすること。

(参考)

東京国際空港国内線ターミナルに描かれている Spot 番号路面標識は、黄文字のみで黒地が無いためコントラストの点で不十分である。

大阪航空局管轄の高知空港や新石垣空港の場合、黒地に黄文字という点では見やすいが、字が小さいために効果が小さい。

M03 管制について

M03-1 民間航空の安全かつ効率的な運航を阻害している軍事空域を削減させること。特に、以下の軍事空域については、民間航空の安全運航に支障となる事例も発生していることから、K-1 空域(2009 年に一部削減済み)も含めた削減を実現すること。

加えて、全ての米軍・自衛隊の訓練／試験空域について、民間航空を優先とした空域の有効活用を図るため、航空局による一元管理を実現し、未使用時には民間航空に解放させること。また、コリドー(軍用機の空中回廊)空域についても削減を実現するとともに、その使用状況に応じて民間航空の飛行を可能とする調整が行えるようにすること。

M03-1-(1) 千歳進入管制区に存在する軍事空域。(A、B-1 空域、千歳 C コリドー)

M03-2 米軍・自衛隊機による民間空港の一時使用や無断飛来は、緊急時を除き、これを全面的に禁止すること。また、米軍機による「超低空飛行訓練」などの実態を調査し、居住地上空を低空で飛行する軍用機の訓練飛行については、直ちにやめさせること。

M03-3 不具合事例が発生しやすい空域を調査し、必要な対策を講じること。とりわけ、進入 FIX の高度制限より航空路の MEA が高い場合、管制指示のタイミングによっては MEA 未満の高度に降下してしまうケースも発生する要因となっているため、改善策を検討すること。

また、旭川で発生した ANA325 便の事例について、運輸安全委員会のインシデント調査報告書でも、不具合発生時において管制官が容易に気づくことができるよう、支援するシステムの導入を促進するよう指摘されていることから、早急に有効な対策を講じること。

M03-4 混雑空域での VFR 機に対する管制方式を確立し、IFR 機と VFR 機双方の安全性向上のための対策を講じること。

M04 空港の管制方式について

M04-1 軍民共用空港における出発・到着経路について、民間機の運航に支障のある又は非効率的な運航制限の見直しを行うこと。とりわけ、低高度における制限は旅客機にとって安全性の確保が困難であることから、以下の制限について速やかに改善措置を講じるとともに、関係機関に対し改善を働きかけること。

(新千歳空港)

M04-1-(1) 最終進入中の 500ft 差での軍用機との交差、および、南北方向から進入時 15~25nm 地点での 2,000ft での低空水平飛行制限。(TCAS の RA も発生している)

M04-1-(2) 進入時の降下制限。特に、RWY19 の最終進入へのレーダー誘導において、短い飛行距離で厳しい高度処理を強いられる。

(三沢空港)

M04-1-(3) 軍用機オーバーヘッドアプローチ実施時における 1,600ft の高度制限。

M04-2 防衛省が実施する管制業務に対して、航空局による監察業務の充実を図ること。

軍民共用空港に対する監察業務は、航空局の航空管制安全監察官が行っているが、軍民共用空港ではない場合においても、管轄する空域において軍用機と民間機が混在する場合にあつては、実態を把握したうえで航空局の監察業務(監査)が有効となるよう措置を講じること。

(三沢空港)

M04-2-(1) 軍用機優先の三沢特有の管制方式に不慣れな乗員が多く、不安全となっている。

M04-3 空港(特に混雑空港)の出発経路と到着経路について、分離を徹底し、交差を最小限にとどめること。また、運航の効率性向上や航空機の飛行特性を考慮し、通過高度などの制限を最小限にとどめ、手順の複雑化を避けること。

なお、次の空港について、出発および進入方式等の設定、改善および検証を行うこと。

(稚内空港)

M04-3-(1) VOR RWY26 進入について、最終進入区域内外に丘陵及び山が多数存在し、高度制限がタイトになっていることから、対応策を検討すること。

(庄内空港)

M04-3-(2) RNP ARR から RNAV RWY28 APP を実施する場合の高度制限について、航空機の特性を考慮したものとするよう改善すること。(B767 型機では、最終進入コース会合時に、3° パスより高くなる傾向が見られる。)

(各空港共通)

M04-3-(3) 全国の各空港において、非精密進入のみが設定されている RWY 側には、RNAV APP もしくは RNP AR APP 進入方式の導入を積極的にすすめること。特に、中標津空港、出雲空港、彦岐空港および佐賀空港において、早期に導入の検討を開始すること。

M04-4 発着調整基準の設定にあたっては、滑走路占有時間だけではなく、進入管制および航空路管制における空域容量、管制処理能力、スポットなどの地上の受け入れ体制、航空管制官の慣熟を含む現場の実態などについて調査を行った上で、その結果を十分考慮すること。また、さらなるダイヤの平準化に努めること。

M04-5 火山活動が活発になった場合、近隣空域や空港の航空交通流や空港運用に多大な影響が生じる。刻々と変化する噴煙などの影響分析及び安全対策について、航空局と運航関係者が連携強化できるよう体制を充実すること。

M04-6 航空保安無線施設の廃止にあたっては、定期便のみならず使用事業等の小型機も含め、運航の安全性及び効率性が低下しないよう対策を講じること。

M04-7 RNAV SID の設計で基準としている航空機の飛行速度について、明らかにすること。

M05 首都圏空港機能強化および関東空域について

M05-1 関東空域については、民間航空の安全確保と効率化を図るため、必要に応じて運航乗務員や管制官の意見を取り入れた上で改善策を講じること。特に、東京国際空港、成田国際空港ともに到着に係る高度制限において、降下指示が早く効率が悪いと多数報告されている。

また、両空港の運用に関しては、次のとおり運航現場から意見が報告されていることから、早急に改善策を講じること。

(成田国際空港)

M05-1-(1) 北方面(Y30 経由)からの到着経路は、空港の混雑状況によって、承認されている経路長と実際に飛行する経路長の差が、非常に大きくなる。客室の準備や乗客へサービス等の観点からも、経路長が大幅に変化することのないよう改善すること。

M05-1-(2) STAR と計器進入方式が接続しない場合があり、運航乗務員に対し大きな負荷、スレットとなっていることから、改善を検討すること。

M05-1-(3) 同時平行離陸方式については、運用開始後の評価・検証を行うとともに、課題があれば、現場業務に携わる運航乗務員や航空管制官などの意見を十分に反映させること。

(成田・東京国際空港共通)

M05-1-(4) 同時平行到着時に、最終進入コース付近での航空機の交差があり不安材料となっていることから、その改善をはかること。

M05-1-(5) 同一滑走路に対し、計器進入方式が X、Y、Z など複数設定されており、運航者の負荷となっている。特に、両空港においては不慣れな外国の航空会社や運航乗務員も存在し、進入方式や滑走路の確認などで無線の占有時間が長くなることから、その改善をはかること。

M06 次世代航空保安システムの構築及び危機管理対策について

M06-1 航空交通管理センターの機能・体制強化を早急に行い、空港設備なども含めた空港処理能力判定、空域管理(軍事空域を含む)、国内・国際航空交通流管理、危機管理などの機能を備えた総合的な航空交通管理業務を確立すること。

M06-2 次世代航空保安システムの開発にあたっては、数値目標の達成ありきではなく、運航の安全性・効率性の向上や利用者の利便性向上、航空交通量の増大に対応したシステムとすること。また、新システムの展開にあたっては、ヒューマン マシン インターフェースを最優先に設計すること。

M06-3 地震や津波などの災害や、テロなどに備えた組織的な危機管理対策を確立すること。また、社会的影響や航空の安全への影響を最小限にするために、航空保安システムの突発的障害時や混雑空港の突発的閉鎖時等の危機管理体制を早急に確立すること。

M07 ATC コミュニケーションおよびニアミス防止について

M07-1 滑走路誤進入など、管制通信上の不具合事象再発防止のため、誘導路の配置など施設面も見直すなど、抜本的な対策を早急に講じるとともに、滑走路誤進入対策としての RWSL 導入に係る評価・検証を行い、滑走路誤進入防止に引き続き努めること。

また、航空管制業務における安全性向上および運航乗務員の負荷を軽減するため、以下

の項目について改善にむけた検討を行うこと。

M07-1-(1) 航空管制業務における安全性向上のため、各管制席のダブルウォッチ体制の確立に努めること。また、航空管制官の教育・訓練体制について、搭乗訓練の機会を増やすなど、運航乗務員と管制官の有意義な情報交換の場を拡充すること。

M07-1-(2) 管制官のヒアバックの徹底を求める意見のほか、早口や長い管制指示、標準用語を使用しないことに起因したヒヤリハットが多く報告されているほか、周波数移管のたびに受信音量を調整しなければならないという意見も多く報告されていることから、これらの点を改善すること。

M07-1-(3) 地上走行時に、同時に3から4つのタクシーを指示される場合があり、乗員に対する負荷が大きい。また、離陸後巡航高度までの上昇中、複数の高度制限を同時に指示される場合があり、エラーの要因となっていることから、早急に改善策を講じること。

(成田国際空港)

M07-1-(4) 到着滑走路については、運航者が到着に係る十分な準備が行えるよう早期に決定し、運航者に通報できる方策を検討すること。到着滑走路の決定が東京 APP に移管後であることが多く、かつ ATIS の滑走路と異なる場合も頻繁なことから、その決定から着陸するまでの飛行時間が比較的短くなるため、乗員に対する負荷が大きい。

M07-1-(5) 地上走行時の管制指示が複雑なことから、可能な限りAIP記載の標準ルート(ROUTE7～ROUTE10)の名称を使用するなど、管制指示が簡潔となるよう改善すること。また、将来的には地上走行時の管制指示が簡潔となるよう(例:「Follow the Green」)、諸外国の事例を参考にその導入の検討をすること。

(東京国際空港)

M07-1-(6) 東京国際空港においてRWY23に着陸後、RWY D5からTWY Eへ進入する場合、管制指示と減速、旋回操作が重なっており、不安全的状態となっている。全ての着陸機に対して、TWY D5からTWY Yへ向かう走行経路となるよう、管制方式の見直しを図ること。

M07-2 類似コールサイン対策について、2009年から実施されている具体的防止策の評価・検証を実施し、その結果を公表すること。また、ヒューマンエラー防止の観点から類似コールサインの解消にむけて、さらに有効な対策を講じること。

末尾にアルファベットを付加する等の対策が講じられているものの、依然として ANA4920 と ANA492 など間違いやすいコールサインが存在していることから、類似コールサインによる不具合事象が報告されている。また、数字4桁のコールサインは長いため間違いやすいとの意見も報告されている。

M07-3 ブラインドエリアや通信混雑・混信等により、適切な時期に航空機と管制機関との交信が行えない不具合が発生しているため、調査のうえ改善策を講じること。

(通信混雑・混信等)

M07-3-(1) 千歳 GND と千歳 ATIS の混信。

M07-3-(2) 成田 Delivery について、使用周波数が1波となっており通信設定が困難。

M07-4 近報告書および RA 報告について、再発防止のために十分活用すること。また、異常接近報告・RA 報告・管制官の安全報告制度などの報告体制を見直し、拡充を図るとともにヒューマンファクターも含めた専門的な調査・分析・フィードバック体制を確立すること。特に、航空交通が輻輳し異常接近が多発している空域や経路等については実態を明らかにするとともに、早急に安全体制を講じること。

M07-5 オープンスカイの展開に伴い、外国エアライン及び国際ゼネアビ機の外国運航乗務員について、明らかに予習不足と思われる交信が多くなっており、確認のための交信に長時間を要しているなど、ATC コミュニケーションの混雑に拍車をかけている。ランプインスペクションの内容充実のほか、外国運航乗務員の知識付与状況について再確認するなどの対策を講じること。

M08 テロ・ハイジャック対応

M08-1 航空輸送に対するサイバーテロ対策。

M08-2 ICAO 基準のテロによる攻撃・ハイジャック・爆発物に関する防止対策、および空港とその周辺の警備対策。

M08-3 ICAO 基準の制限区域、保安検査、および身元確認。

M08-4 東京オリンピックにともなう保安対策。

M09 空港における保安対策

M09-1 航空機へのレーザー照射に関する対策。

M09-2 乗務員、空港職員の効率的保安検査。

M10 危険物輸送への対策

M10-1 航空貨物の安全性の確保。

M11 航空機の機内対応

M11-1 安全優先の Security 対策。

M11-2 航空関係者の保安対策意識に関する教育、訓練。

M12 産業航空の公共施設利用及び支援体制について

M12-1 基本的な考え方

航空の公共施設および支援体制は、主に定期航空運送事業を軸に整備されているため、空港の設置や運営・管理、航空援助施設の設置など産業航空の視点が乏しい。産業航空が、防災・救急・報道取材などの公共性の高い運航を担っていることに鑑みた政策へ転換すること。

M12-2 産業航空の公共性に鑑み、公共ヘリポートについて以下の施策を講ずること。

- M12-2-(1) 夜間照明／燃料補給施設を設置するとともに、産業航空が使用できる運用時間とすること。
- M12-2-(2) 設置に当たっては、気象情報体制も組み入れるよう、設置管理者に対し、行政指導、助言などをおこなうこと。
- M12-2-(3) 安全性確保の点から、全国の空白地域を解消するため、東北地方の北部、中部地方の中央部と北部、中国地方、四国地方、九州地方、沖縄地方の地域に、公共用ヘリポートを設置すること。
- M12-3 国土交通省地方整備局管轄のヘリポートなどを、民間のヘリコプター使用事業者にも解放するよう、設置管理者に要請すること。
- M12-4 米軍・自衛隊管理の飛行場についても、民間のヘリコプター使用事業者が利用できるよう関係当局に要請すること。
- M12-5 全国の空港に、小型飛行機・ヘリコプター専用駐機場、定置場(空港内)を確保するように指導すること。また、外来機の停留日数の期限について、「故障修理が完了まで」とするなど、柔軟に対応するように各空港の設置管理者を指導すること。
- M12-6 積雪空港での駐機場においては、適切に除雪を行うこと。また、駐機場が雪捨て場となっている実態を改善すること。
- M12-7 飛行場情報放送サービス(ATIS)について、VHF 装備の限られている航空機が安全で効率的な運用出来るよう、海外で運用されている VOR の電波に音声放送を乗せて送信する手法を調査し、国内での運用を検討すること。
- M12-8 調布飛行場でのホバリング及びコンパススイング等の点検は、現行のタンゴエリアでは固定翼機の離着陸時の度に待機させられるので、待機の必要がない場所に移転すること。
- M12-9 東京ヘリポートにおいて、ヘリポート全体およびヘリ・スポットが狭隘で危険なため、拡張すること。
- M12-10 名古屋飛行場に防音壁を含めたエンジン試運転場を新設すること。
- M12-11 山岳気象観測機器の設置や低高度の局地悪天候情報や経路気象情報の提供など、産業航空の実態に即した気象観測・予報体制の拡充を、航空行政として関係省庁に働きかけること。
- M12-12 FSC(飛行援助センター)を、VFR 機の飛行経路の関係情報を提供・収集出来るシステムとしてさらに増強すること。産業航空の航空機が活動する比較的低高度の空域であっても通信が確立出来るように、広域対空サイトやリレーアンテナの山岳地帯増設などの増強を行い、サービスエリアとその下限を拡張すること。また、FSC は航行する航空機一般に広く情報収集・提供できる支援施設であり、特に気象情報などは現況の情報の集積が不可欠であることから、さらに利用をうながす広報活動に努めること。
- M12-13 航法援助施設の設置・維持について、産業航空の事業実態という視点も踏まえること。特に

航空機に代替の措置（追加の装備、経路の迂回など）を必要とするような航法援助施設の廃止は、産業航空の事業者の意見を聞き、慎重に行うこと。

M13 安全マネジメントシステム（SMS）の確実な実行について

M13-1 2011年4月より、認定事業場およびすべての航空運送事業者に、安全管理体制（安全マネジメントシステム）構築が義務付けられている。それに伴う各分野（管制、気象、運航、整備、グランドハンドリング等）での施策を明示し、実効性のある安全マネジメントシステムが行われるよう関係各所（者）を指導、監督すること。

M13-2 上記に関連して、ヒヤリハットなどの投書箱類（SMS）の運用状況をどのくらい把握しているのか。今後これらのSMSの施策について、国土交通省航空局としては、どのように実施計画を持っているのかをお教え願いたい。

M13-3 空港要請にも関連するが、このようなSMSを実施するに際して、その会議体に航空安全推進連絡会議のメンバーを参加させること。

ICAO 第19付属書

- 締約国は受容できる安全水準を達成するために安全プログラムを確立すること
- 実現すべき安全水準は締約国が定めること
- 締約国はその安全プログラムの一環として、認可事業者（航空会社・空港・管制業務提供者）に締約国が認める安全マネジメントシステムを実行させること
- 安全マネジメントシステムには、事業者組織全体を通じたアカウンタビリティを定めること

M14 グランドハンドリング

M14-1 制限区域内における事故防止について

M14-1-(1) 空港制限区域内事故防止対策検討会で論議された、事故の概要・分析結果・再発防止策などを開示すること。

M14-1-(2) タイヤガード未設置のPBBについて可及的速やかに設置すること。また、東京国際空港における今後の設置計画を示すこと。

M14-1-(3) 厚生労働省の救急蘇生法の普及啓発により、国の合同庁舎等にもAED（自動体外式除細動器）の設置がすすめられていることなどを踏まえてランプ内にAEDを設置すること。

M14-1-(4) 作業員の安全確保の観点からも、制限区域内の作業車両の排気ガスが、環境省の基準に満たされているのかを調査し、その分析結果を開示すること。また、満たされていないのであれば、その車両がどのタイプで今後はどのような対策を講じていくのかを開示すること。

以上

※ 誘導路名称に関する IFALPA POLICY

- 滑走路に接続する Taxiway は、片側末端から反対側の末端まで順に名称をつけ、数字は飛び抜いたりしない。(例:A1、A2、A3・・・A12 など)
- 数字の順番は、0 からではなく、1 から順に使われるべきである。
- Taxiway は、東西、南北等、一端から反対側の一端まで連続する。途中で名前が変わらないこと。
- 主要ルートは、A、B、C 等、アルファベット 1 つと制限する。
- I、O、Z は、1、0、2 と間違えやすいので、使用を避けるべきである。
- X は Closed Taxiway の標示と間違えやすいので、使われるべきではない。
- 同じ空港内で、異なった Taxiway に、同じあるいは似通った名称を付けないこと。
- 滑走路を交差する Taxiway は避け、不可能な場合は滑走路の両側で同じ名称にしない。可能であるならアルファベットも数字も異なるのが望ましい。(例:K5 と J4 など)
- 主要 Taxiway に接続する Taxiway の名称は、滑走路に接続する Taxiway と間違えないような名称とするべき。
- Standard Taxi Route は、Taxi Clearance などの誤解をなくす意味でも活用されるべき。
- Holding Point は Taxiway の名称と間違えられないような名称を使用する。
- 中間 Holding Point は“Spot”に数字をつけた名称にする。(例:Spot 7 など)
- Gate やエプロンの名称は Taxiway の名称と混同しないようにする。